

GRANDLYON
communauté urbaine

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Séance du **19 mars 2012**

Délibération n° 2012-2795

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne ferroviaire Lyon-Turin - Avis de la Communauté urbaine de Lyon

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Rapporteur : Monsieur Forissier

Président : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 156

Date de convocation du Conseil : vendredi 9 mars 2012

Secrétaire élu : Monsieur Marc Augoyard

Compte-rendu affiché le : mardi 20 mars 2012

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Mme Domenech Diana, M. Buna, Mme Guillemot, MM. Charrier, Daclin, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Philip, Mme Pédrini, M. Arrue, Mmes Besson, David M., MM. Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R., Bouju, Mme Peytavin, MM. Blein, Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrrière, Mme Ait-Maten, MM. Appell, Ariagno, Augoyard, Mmes Bab-Hamed, Bailly-Maitre, Bargoin, MM. Barret, Barthélémy, Mmes Baume, Benelkadi, MM. Bernard B., Bolliet, Mme Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Broliquier, Buffet, Mme Cardona, MM. Chabert, Chabrier, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Cochet, Corazzol, Coste, Mme Dagorne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Ferraro, Flaconnèche, Fleury, Forissier, Fournel, Galliano, Gentilini, Geourjon, Mme Ghemri, MM. Gignoux, Gillet, Giordano, Gléréan, Goux, Grivel, Guimet, Havard, Imbert, Jacquet, Joly, Justet, Kabalo, Le Bouhart, Lebuhotel, Lelièvre, Léonard, Mme Lépine, M. Lévêque, Mme Levy, MM. Llung, Longueval, Louis, Lyonnet, Martinez, Millet, Morales, Muet, Nissanian, Ollivier, Petit, Pillon, Plazzi, Quiniou, Réale, Mme Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Schuk, Suchet, Terrot, Thévenot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touléron, Touraine, Uhlrich, Vaté, Vergiat, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas, Mme Yéréman.

Absents excusés : MM. Abadie (pouvoir à M. Reppelin), Passi (pouvoir à M. Jacquet), Albrand (pouvoir à Mme Ghemri), Balme (pouvoir à Mme Bab-Hamed), Coulon (pouvoir à M. Corazzol), Genin (pouvoir à Mme Bailly-Maitre), Mme Hamdiken-Ledesert (pouvoir à M. Ariagno), MM. Huguet (pouvoir à M. Havard), Lambert (pouvoir à M. Nissanian), Mmes Laval (pouvoir à M. Barret), Palleja, Pesson (pouvoir à M. Flaconnèche), MM. Pili (pouvoir à M. Justet), Serres (pouvoir à M. Roche), Mme Vallaud-Belkacem (pouvoir à M. David G.).

Absents non excusés : M. Barge, Mme Bocquet, M. Dumas, Mme Perrin-Gilbert, M. Turcas.

Séance publique du 19 mars 2012**Délibération n° 2012-2795**

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne ferroviaire Lyon-Turin - Avis de la Communauté urbaine de Lyon**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Le Conseil,

Vu le rapport du 29 février 2012, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Description du projet

Le grand projet ferroviaire Alpes Europe (GPFAE) est soumis à enquête préalable à la déclaration de son utilité publique depuis le 16 janvier 2012. Dans ce cadre, les 4 partenaires du futur pôle métropolitain (Communauté urbaine de Lyon, communautés d'agglomérations de Saint Etienne Métropole, Porte de l'Isère et ViennAgglo) ont souhaité émettre un avis commun sur le projet.

Le projet concerne les accès français au tunnel central international composant le projet de nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon, Chambéry et Turin, dont les premières études remontent au début des années 1990, et qui constitue un maillon-clef du "corridor méditerranéen" du réseau central de transport européen. Le coût estimé des accès alpins français est de l'ordre de 11,4 milliards d'euros (conditions économiques de 2009).

C'est un projet mixte, voyageurs et fret, dont l'objectif est d'accélérer les trains internationaux, nationaux et régionaux sur l'infrastructure nouvelle, tout en désaturant la voie ferrée historique. Les vitesses maximales sont comprises entre 180 et 250 kilomètres par heure pour les trains de voyageurs et atteignent 120 kilomètres par heure pour le fret.

Le GPFAE est amorcé à Grenay. Il est relié à la fois à la ligne à grande vitesse de contournement de Lyon (LN4), en direction de Saint Exupéry - Paris et à la section nord du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, à la fois vers le nord (Saint Exupéry - Ambérieu) et vers le sud.

Le territoire de la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) est directement concerné par le tracé entre les points kilométriques 5 et 29 du projet.

Le GPFAE passe au nord de Saint Quentin Fallavier, l'Isle d'Abeau, Bourgoin Jallieu et du couloir existant d'infrastructures (A 43, voie ferrée). L'infrastructure projetée est majoritairement tracée en déblai sur la section Grenay-Parc de Chesnes, puis en remblai latéral au canal du Catelan entre Frontonas et le plateau de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau (secteur sur lequel sont prévues différentes mesures compensatoires). A hauteur de Saint Savin, le GPFAE contourne Bourgoin Jallieu par une section en tunnel (bitube) de 7 kilomètres débouchant à l'est de Ruy, puis franchit l'A 43 par un viaduc de 300 mètres et vient se jumeler en remblai à la voie ferrée classique à partir de Coiranne.

Elle évite l'essentiel des secteurs résidentiels dans la traversée de la CAPI. Néanmoins, des dépassements prévisibles de seuils réglementaires de bruit conduisent Réseau ferré de France (RFF) à proposer plusieurs isolations de façades pour des fermes ou des hameaux et des murs antibruit, notamment à hauteur de l'Isle d'Abeau et de Ruy.

Le développement des services voyageurs sur le GPFAE concernera à la fois les liaisons internationales vers Turin, l'offre nationale de trains à grande vitesse (TAGV) vers Chambéry et Grenoble (gains respectifs de 30 minutes et 10 minutes vers Paris) et les vallées alpines, ainsi que des services régionaux à grande vitesse (SRGV) avec des gains de 20 minutes entre Lyon et Chambéry et de 30 minutes entre Lyon et Annecy.

En première phase, RFF prévoit 60 TAGV nationaux ou internationaux *via* Saint Exupéry, dont 3 allers-retours internationaux depuis Part-Dieu, et 36 SRGV entre les Alpes et Saint Exupéry ou Lyon Part-Dieu, dont 2 amorcés à Saint Etienne. Pour les flux fret, 24 trains emprunteraient l'itinéraire en première phase (18 de fret conventionnel en provenance de Vénissieux et de Sibelin et 6 d'autoroute ferroviaire alpine (AFA) depuis la plateforme projetée aux environs de Grenay. Avec la réalisation de la seconde phase (tunnels fret sous Chartreuse, Belledonne, Glandon), 60 trains de fret ou d'AFA viendront s'y ajouter, ainsi que des renforcements de services voyageurs.

Enjeux à l'échelle du pôle métropolitain

Les 4 agglomérations fondatrices du futur pôle métropolitain : Communauté urbaine de Lyon, les communautés d'agglomérations de Saint Etienne Métropole, Porte de l'Isère et ViennAgglo reconnaissent solidairement l'importance stratégique du GPFAE, à l'échelle de l'Europe, de la France, de la Région et du pôle métropolitain.

Au travers du projet sur les accès alpins soumis à enquête d'utilité publique, se met en place une offre de transport voyageurs et fret qui sera à la fois efficace pour amplifier le report modal, et attractive pour le développement du territoire rhônalpin tout entier. En deuxième phase, ce sont ainsi environ 340 000 poids lourds par an qui se reporteront sur le rail.

Dans cet objectif, il convient de rappeler que le GPFAE s'intègre à un projet ferroviaire plus global, qui comprend la réalisation de la totalité du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL), la poursuite du développement des services régionaux de voyageurs (TER), la relance du trafic fret conventionnel, et enfin la création de nouveaux services régionaux à grande vitesse (SRGV) et d'autoroute ferroviaire alpine (AFA). Seule la réalisation complète et coordonnée des projets d'infrastructure et le développement des différentes offres de transport permettront d'atteindre les objectifs ambitieux qui ont été fixés au niveau national, et le bon écoulement des différents flux ferroviaires.

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration publique fait ressortir plusieurs enjeux ou points de vigilance, que les 4 agglomérations souhaitent solidairement porter à connaissance :

- la grande attention à porter à l'insertion environnementale paysagère et urbaine de la nouvelle infrastructure, au sein de territoires déjà lourdement marqués par les réseaux routiers, ferroviaires et d'alimentation électrique, ainsi que le prévoient les mesures exposées dans le dossier,
- le confortement du pôle d'échanges multimodal de Lyon Part-Dieu comme le hub majeur du pôle métropolitain, permettant les correspondances entre liaisons européennes, nationales, régionales et métropolitaines. Dans cette perspective, il convient que les trains à grande vitesse en arrêt sur la métropole desservent majoritairement le hub national de Lyon Part-Dieu,
- l'absence de choix de la localisation du terminal de l'autoroute ferroviaire alpine à l'est de Lyon au moment de l'enquête publique, alors que les enjeux de son accessibilité routière, de son insertion environnementale et paysagère et de sa connexion au GPFAE sont forts pour les territoires traversés,
- la nécessité d'améliorer le fonctionnement et la fiabilité de la ligne actuelle entre Lyon, Saint Fons et Saint André le Gaz, sans attendre la réalisation du GPFAE. Dès la première phase, le projet soulagera la ligne historique au-delà de Grenay (report des TAGV et TER devenus SRGV vers les Alpes, ainsi que de sillons de fret conventionnel et d'AFA), mais ne résoudra pas la fiabilité de la section Saint Fons-Grenay. Aussi les 4 agglomérations appellent-elles la nécessité :
 - . d'agir rapidement sur la reprise de la signalisation, la suppression de passages à niveaux, la capacité du matériel roulant, etc.,
 - . de créer des aménagements capacitaires dédiés aux voyageurs entre Saint Fons et Grenay, ainsi qu'un shunt banalisé à Saint Fons et un raccordement pour TER entre la gare de Saint Exupéry et la ligne historique Grenay-Bourgoin Jallieu, afin de permettre des dessertes TER entre Saint Etienne, Vénissieux, Saint Exupéry et la CAPI (les deux premières mesures étant d'ailleurs contenues dans le rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable sur le nœud ferroviaire lyonnais) en pleine cohérence avec les objectifs inscrits au schéma régional des services de transport de la Région Rhône-Alpes ;

- la réalisation complète du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise : la mise en service de la partie sud le plus rapidement possible après la section nord constitue une absolue nécessité, à la fois pour désaturer la section Saint Fons-Grenay et le cœur du nœud ferroviaire lyonnais,

- la création de liaisons répondant à la demande de transport entre Saint Etienne, Vénissieux, Saint Exupéry, la CAPI et les Alpes. Il est stratégique que la gare de Saint Exupéry puisse être desservie à la fois par des TAGV, des SRGV et des TER. Il est donc nécessaire que l'ensemble des raccordements, voies à quai, équipements de sécurité et de gestion du trafic rendent possibles ces dessertes.

L'avis présenté par la Communauté urbaine est pleinement cohérent avec l'avis des membres du futur pôle métropolitain ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Emet un avis favorable sur le grand projet ferroviaire Alpes Europe (GPFAE) pour les liaisons européennes avec l'Italie, nationales et régionales rapides avec Grenoble, Chambéry, Annecy.

2° - Approuve les caractéristiques générales du projet : report modal du fret sur le ferroviaire significatif dès la première phase, la création de trains à grande vitesse (TAGV) internationaux entre Part-Dieu et l'Italie, et de SRGV entre métropoles rhônalpines (amorçés pour certains à Saint Etienne) contribuant à la désaturation de la voie ferrée Lyon-Saint André le Gaz.

3° - Affirme l'importance stratégique de réaliser le plus rapidement possible la deuxième phase du GPFAE (tunnels fret sous Chartreuse, Belledonne, Glandon) qui permettra un fort développement du fret ferroviaire et de l'autoroute ferroviaire.

4° - Rappelle son attachement à fiabiliser les services TER existants, à développer la gare - hub de Lyon Part-Dieu et à créer des services ferroviaires attractifs entre les agglomérations du pôle métropolitain et Saint Exupéry, notamment au moyen des raccordements, voies à quai et équipements de signalisation et de sécurité nécessaires à l'exploitation de liaisons entre Bourgoin Jallieu, Saint Exupéry, Vénissieux et Saint Etienne.

5° - Attend que l'Etat respecte ses engagements programmatiques et financiers, en mettant en œuvre dans les délais annoncés le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) complet, la désaturation et l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais. La gare de Lyon Part-Dieu doit être confortée comme hub TAGV, SRGV et TER national, régional et métropolitain, grâce à une politique d'arrêt des trains à grande vitesse du GPFAE privilégiant la desserte du cœur de Lyon.

6° - Rappelle que l'enjeu stratégique que constitue la localisation de la plateforme d'autoroute ferroviaire alpine, du terminal à grand gabarit, ainsi que d'autres projets comme un nouveau chantier de transport combiné, doit être traité dans le cadre du schéma de référence de Saint Exupéry, démarche pilotée par l'Etat.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le Président,
pour le Président,

Reçu au contrôle de légalité le : 21 mars 2012.